



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

GRADO EN HISTORIA



TRABAJO FIN DE GRADO

Director/a: Javier Añíbarro Rodríguez

Curso 2018/2019

**MERCADERES Y TRANSPORTISTAS DE LAS
CUATRO VILLAS (1474-1500)**

**MERCHANTS AND TRANSPORTERS OF THE CUATRO VILLAS
(1474-1500)**

DAVID TAZÓN CUESTA

Junio, 2019

Resumen

Este trabajo trata sobre la figura de los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas de la Mar (actual Cantabria) desde la llegada al trono de los Reyes Católicos hasta el comienzo del siglo XVI. En primer lugar, se da una descripción de los aspectos fundamentales de los mercaderes y transportistas de esta región en ese momento determinado. Seguidamente se explica el ámbito geográfico por el que se movieron estos hombres y los productos con los que comerciaron. Más adelante, se comenta la población de mercaderes extranjeros que desempeñaron sus funciones en las Cuatro Villas y se da a conocer aquellos hombres y linajes más importantes que participaron en el comercio de la región. El trabajo finaliza con una exposición de las conclusiones obtenidas, y la bibliografía utilizada para la realización del trabajo.

Palabras clave: Mercaderes, Transportistas, Cuatro Villas, Comercio.

Abstract

This work deals with the figure of the merchants and transporters of the Cuatro Villas de la Mar (now Cantabria) since the arrival of the Catholic kings until the beginning of the 16th century. First, there is a description of the fundamental aspects of the merchants and transporters of this region at that particular moment. Next, we explain the geographic scope by which these men moved and the products with which they traded. Later, the population of foreign merchants who performed their duties in the Cuatro Villas is discussed. Next, it is made known the most important men and lineages that participated in the commerce of the region. At finally with an exposition of the conclusions obtained, finally the bibliography used to carry out the work.

Keywords: Merchants, Transporters, Cuatro Villas, Commerce

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN	4
1.2. METODOLOGIA	6
1.3. OBJETIVOS	7
2. FIGURA DEL MERCADER Y DEL TRANSPORTISTA.....	7
2.1. CONTRATOS Y CONFLICTOS ENTRE TRANSPORTISTAS Y MERCADERES.....	13
2.2. PEQUEÑO Y GRAN MERCADER.....	15
2.3. RED DE INFORMACIÓN ENTRE MERCADERES Y TRANSPORTISTAS	17
3. CIRCUITOS COMERCIALES Y PRODUCTOS	19
3.1. CIRCUITOS COMERCIALES	19
3.1.1. Comercio Atlántico	22
3.1.2. Comercio Mediterráneo.....	28
3.2. PRODUCTOS COMERCIAADOS	29
3.2.1. Productos exportados	30
3.2.2. Productos importados	32
4. EXTRANJEROS EN LOS PUERTOS DE LAS CUATRO VILLAS Y SU RELACION CON LOS MERCADERES LOCALES	34
5. NOMBRES DESTACADOS.....	37
6. CONCLUSIONES	41
7. BIBLIOGRAFÍA	45

INDICE DE IMÁGENES

Fig.3.1. Mapa del comercio castellano en el siglo XV	20
Fig.3.2. Mapa de las zonas de pesca en Irlanda	24
Fig.5.1. Relación de Regidores del Concejo de Laredo entre 1538 y 1541	38

1. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo vamos a realizar un estudio sobre “Los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas a finales del siglo XV”. Comenzaremos tratando la figura de los mercaderes y de los transportistas de la región cantábrica. En ese capítulo nos centraremos en la situación social y económica de estos hombres y las funciones que desempeñaron. Después seguiremos con un análisis de los lugares por donde efectuaron su trabajo y las mercancías que movieron; se trata de un capítulo dedicado a los circuitos comerciales que llevaron a cabo estos hombres desempeñando su trabajo que tan importante fue, ya no solo para ellos, sino también para la vida de las villas y para la región. Pero no solo hablaremos de la figura de los hombres de las Cuatro Villas, más adelante comentaremos brevemente la situación de los mercaderes extranjeros que habitaron las villas cántabras. Por último, y antes de las conclusiones, trataremos de conocer a los principales mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas en los años a los que hemos dedicado este estudio. Como veremos, hubo hombres que destacaron en el comercio marítimo de esta región, muchos de ellos vinculados a familias nobles y poderosas de las villas.

Antes de empezar con el grueso del trabajo, comentaremos como ha sido la realización de este Trabajo de Fin de Grado, presentando a los autores utilizados y los enfoques que se han proyectado sobre el tema. También comentaremos la metodología utilizada a la hora de realizar el trabajo. Por último, la hipótesis de partida que tenemos sobre la cuestión y los objetivos establecidos.

1.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Los estudios que se han realizado a lo largo de los últimos años han sido principalmente sobre el comercio en general de la región Cantábrica. La falta de estudios extensos sobre la figura de los mercaderes de las Cuatro Villas no se debe por falta de interés, sino que el problema es la falta de documentación que ha llegado a nuestros días sobre estos hombres que dedicaron su vida al comercio marítimo, tan importante para la vida de los ciudadanos de la región. La mayoría de los estudios se centran en el comercio marítimo de la región en general, y sobre la situación de las villas, y aunque en ellos se trata, por supuesto, de los mercaderes y transportistas. En cambio, como hemos ido viendo a lo largo del estudio, sí que hay trabajos extensos sobre la figura de los mercaderes en

otras zonas cercanas a las Cuatro Villas, como por ejemplo el estudio realizado por Betsabé Caunedo del Potro en: “Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya: (1475-1492)”¹, en el que se lleva a cabo un estudio de los mercaderes y su trabajo en esa zona geográfica, en la que destacaron obviamente los marinos vascos.

En este trabajo nos centraremos en estos hombres dedicados al comercio marítimo de las Cuatro Villas. Sobre el comercio marítimo de la región se ha estudiado perfectamente por diversos autores y además los estudios prosiguen.

Los estudios sobre el comercio marítimo han abarcado diversos ámbitos, y todos ellos han sido necesarios para llevar a cabo este trabajo. Por un lado, hemos visto como algunos autores se han centrado en el comercio marítimo en general de la región cantábrica como han sido Hilario Casado Alonso y Beatriz Arizaga Bolumburu. Otros autores se han centrado en la situación de las villas cántabras y de los hombres que la habitaban y dirigían como ha sido Jesús Solorzano Telechea. También hay estudios como el realizado por Javier Añíbarro Rodríguez sobre los conflictos entre mercaderes dentro del comercio marítimo. Elisa Ferreira Priegue ha realizado un estudio general de otras zonas del cantábrico que nos ha servido para conocer mejor el ámbito por el que desempeñaron sus funciones los marineros cántabros.

Todos estos autores han sido necesarios a la hora de estudiar a los hombres que se dedicaban al comercio y el transporte en las Cuatro Villas. Pero también ha sido necesario consultar a otros autores que se centran en otras zonas. Para ello hemos utilizado a una figura como es Jacques Le Goff; en su famoso “Mercaderes y banqueros de la Edad Media”² hemos visto la figura de los mercaderes de manera internacional en la Edad Media, y que nos ha servido para conocer el comercio a escala global. Otros autores como son Juan Manuel Bello León y Enrique Otte nos ha servido para comparar el comercio de las Cuatro Villas con otras zonas más ricas e importantes como era la ciudad de Sevilla en ese mismo momento, y también para ver como los hombres de las Cuatro Villas llegaron a

¹ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya: (1475-1492)*, Madrid: Universidad Autónoma, 1983.

² LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros de la Edad Media*, Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1982.

ciudades tan importantes a finales del siglo XV como Sevilla donde destacaron transportando mercancías.

1.2. METODOLOGIA

A la hora de realizar el trabajo primeramente se realizaron unas lecturas orientativas que nos ayudaron a conocer la situación general del comercio marítimo en Castilla en la Edad Media, y sirvieron para precisar la cronología en la que nos queríamos centrar. Concretamente consideramos interesante destacar tres de esas lecturas: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, *Historia de la Edad Media: una síntesis interpretativa* y *La economía medieval*³. Gracias a estas tres lecturas hemos vislumbrado una situación global del comercio marítimo.

Después se realizaron otras lecturas, ya más específicas de la región cantábrica, que permitieron acotar el tema para la realización del estudio, realizar un esquema sobre lo que queríamos tratar, y realizar unas hipótesis de inicio preliminares antes de adentrarnos más a fondo en el estudio. A partir de comenzamos la búsqueda de monografías y otros materiales, e iniciamos un vaciado bibliográfico a través de los repositorios de la UC (UCREA), los buscadores de la Biblioteca de la Universidad de Cantabria y de páginas web como DIALNET y similares. Toda la información extraída la hemos llevado recopilando en una libreta, diferenciando la obra de donde la obtuvimos y su correspondiente ficha bibliográfica. A la vez, íbamos analizando la información.

A partir de esa información recopilada, se pasó a realizar la redacción de cada capítulo por separado, y añadiendo nueva información que íbamos recopilando a la vez. Después de la redacción de cada apartado del trabajo se realizaba una revisión preliminar, y posteriormente era supervisada por el director del trabajo a través de tutorías en las que se señalaban los errores detectados y posibles correcciones.

³ FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña: Fundación "Pedro Barrie de la Maza", 1988; GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Historia de la Edad Media: una síntesis interpretativa*, Madrid: Alianza, 1999; CONTAMINE, Philippe. *La economía medieval*, Madrid: Akal, 2000.

Por último, se ha llevado a cabo la compilación de los diferentes puntos ya corregidos, se ha llevado a cabo la realización de las conclusiones y la selección de imágenes y tablas que podían ayudar a comprender las explicaciones llevadas a lo largo del texto.

1.3. OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo consiste en conocer mejor a los mercaderes y transportistas de la Cuatro Villas a finales del siglo XV. Es importante conocer a estos hombres debido a que fueron gente que tuvieron una gran importancia en la vida de las villas y su área de influencia, y también porque muchos de estos hombres y sus familias, consiguieron, gracias al comercio, prosperar económicamente y llevarlos a posiciones de poder y prestigio. Además, conociendo a los mercaderes y transportistas, comprendemos la situación histórica en ese momento de la región cantábrica, así como los mecanismos que actuaban en el comercio marítimo y los productos que salían y entraban en esas villas y el por qué. Es por eso último por lo que no solo hablamos en este trabajo de la figura de los hombres que desempeñaron el comercio, sino también de los productos y el área en el que desarrollaron su cometido.

El conocimiento de estas figuras ayuda a comprender quienes gobiernan las villas durante finales del siglo XV y comienzos del XVI, ya que muchos de los hombres que mandaron en ellas estuvieron ligados de una manera u otra al comercio marítimo.

2. FIGURA DEL MERCADER Y DEL TRANSPORTISTA

La Baja Edad Media fue un momento en el cual se produjo en la península ibérica una serie de cambios que provocaron un gran progreso para sus reinos. Uno de esos cambios fue el estímulo comercial que provocó el desarrollo de las ciudades y la figura más importante en el comercio y en el desarrollo urbano: el mercader. En nuestro caso vamos a hablar de la figura del mercader en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. La otra figura que estudiaremos, y cuyo papel también fue fundamental en el auge del comercio, fue el transportista. Muchos autores no han hablado de esta figura debido a que la integran dentro del término Mercader o porque consideran que el transportista y el mercader eran la misma persona, pero de ello se hablará más adelante.

En la Europa Medieval los mercaderes predominantes fueron los italianos y hanseáticos; los mercaderes de esas regiones ejercieron sus funciones en una zona de intercambio que coincidía con importantes centros artesanales, como fueron Inglaterra, Normandía, Flandes, Champaña y otras regiones del norte de Europa y las islas británicas⁴. Esta zona igualmente fue la más frecuentada por los mercaderes y transportistas montañeses, quienes también desarrollaron su comercio por el Mediterráneo y por la costa de la península ibérica.

Hay que decir que desde el siglo XIII, las innovaciones técnicas en la navegación permitieron que el comercio marítimo se convirtiera en la vía preferente para el transporte de las mercancías debido a su velocidad y también porque se convirtió en el medio más barato para comerciar a pesar de sus riesgos. Además, desde el siglo XIII se produjo un traslado del centro comercial internacional que pasó del Mediterráneo al Atlántico, cuyo principal centro económico fue Flandes, concretamente las ciudades de Brujas primero, y Amberes después, como los más importantes ejes del comercio internacional⁵. El precio del transporte marítimo era mucho menor que el transporte por tierra, y estas ciudades supieron aprovechar su ubicación estratégica que enlazaba el tráfico del continente con el marítimo. Por ejemplo, sabemos que el valor de las mercancías de lana era un 2% menor si eran transportadas por mar y el grano era un 15% más barato⁶.

El cambio del centro del comercio hacia el Atlántico provocó que los flujos comerciales que transitaban por las Cuatro Villas, al igual que el del resto de la costa cantábrica, aumentara considerablemente. También se produjo un desarrollo de las técnicas comerciales que usaban los mercaderes de las Cuatro Villas que provocó un mayor volumen negocios y el enriquecimiento de muchos de ellos. La recurrencia al medio marítimo no era una novedad en la región: de hecho, se mantuvieron las costumbres de la zona ya que, desde comienzos de la Edad Media, las villas cántabras estuvieron volcadas al mar debido a la pobreza del terreno para llevar a cabo otras empresas y por las facilidades que daba el mar tanto para la pesca como para el comercio. Por esta razón, desde muy

⁴ LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros... op. Cit.*, p. 16.

⁵ GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Historia de la Edad Media... op. Cit.*, pp. 493-496.

⁶ LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros... op. Cit.*, p. 22.

temprano, los puertos de las Cuatro Villas tejieron redes comerciales y pesqueras con otros reinos europeos⁷.

Los principales agentes del comercio marítimo eran los transportistas y mercaderes. Por mercaderes entendemos los hombres de negocios cuyo interés se basaba en el comercio y en las operaciones financieras, aunque en el caso de los mercaderes montañeses su atención se centró en el comercio de mercancías, y no tanto en la economía financiera. Muchos de estos mercaderes llegaron a alcanzar posiciones de poder dentro de sus villas⁸. Los mercaderes podían viajar en la embarcación y en los puertos de destino negociar ellos mismos en persona, pero también había mercaderes que no viajaban y encargaban a otra persona o al transportista de las mercancías negociar el precio en los puertos de destino. Los mercaderes que viajaban con la carga normalmente eran los comerciantes de un nivel social inferior a los que se quedaban en tierra, y tenían que asumir las incomodidades y los riesgos del viaje⁹.

La otra figura de la que vamos a hablar es la del transportista, que era el capitán de la embarcación encargada de transportar las mercancías con las que quería comerciar el mercader. Normalmente los patrones eran dueños de una parte de la embarcación ya que era habitual que las naves tuviesen varios dueños para así reducir los riesgos de inversión. Los transportistas, a diferencia de los mercaderes, tenían menos recursos económicos y por lo tanto su oficio suponía más un medio para vivir que para enriquecerse; en consecuencia, fue un trabajo muy habitual en las sociedades de las Cuatro Villas durante los siglos XIV y XV. Los transportistas eran los que mayor riesgo asumían durante la empresa: ellos eran lo que tenían que hacer el viaje, algo muy peligroso porque podían naufragar o ser víctimas de los ataques, muy habituales en los años finales del siglo XV. Normalmente estos transportistas eran los patrones de los barcos o maestros que tenían varias

⁷ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro Villas: agraviantes y agraviados en torno a las relaciones comerciales de los puertos atlánticos (1479-1520)” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel, ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, SICKING, Luis (eds.). *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, p. 163-165.

⁸ BELLO LEÓN, Juan Manuel. “¿Quiénes era los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel, BOCHACA, Michel, AGUIAR ANDRADE, Amélia (eds.). *Gentes de Mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, p. 256.

⁹ SERNA VALLEJO, Margarita. “Santander, sus navegantes y el derecho marítimo común europeo” en GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). *Santander como ciudad europea: una larga historia*, Santander: Fundación Santander 2016: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, p. 75.

responsabilidades: reclutar a la tripulación, equipar la embarcación y en muchas ocasiones eran los encargados de negociar los productos que transportaban¹⁰. Pero esas negociaciones no las hacían como ellos querían, sino bajo las pautas establecidas por el o los mercaderes dueños de las mercancías y esas pautas se plasmaban en los contratos.

Estas dos figuras que hemos presentado como las principales y más importantes dentro del comercio marítimo de las Cuatro Villas no son definidas de la misma forma por todos los historiadores. Hay autores que engloban las dos figuras en una y las llaman mercaderes, pero las diferencian según el estatus social o según el estatus económico de los individuos. Otros autores diferencian a los mercaderes entre estantes y errantes, como es el caso de Le Goff, una diferenciación basada en que, si el mercader viaja con las mercancías hacia el puerto o puertos de destino y llevan a cabo las negociaciones directamente, o si el mercader se queda en el puerto de origen y delega las funciones de negociación en otros y no arriesga su vida en el viaje¹¹.

Nosotros optamos por diferenciar al mercader del transportista. El mercader era la persona dueña de la mercancía, la que más invertía en la empresa y la que ponía las condiciones para que otra persona (podía ser el transportista) negociara las mercancías en el puerto de destino. El transportista, bajo nuestro punto de vista, era el patrón del barco y solo se encargaba de llevar a cabo las mercancías al puerto de destino y vender las mercancías que transportaba, pero bajo los parámetros impuestos por el mercader o mercaderes dueños de las mercancías.

Por supuesto, aunque tuvieran unas pautas para vender las mercancías siempre podía haber engaños¹². En ocasiones se incumplían los contratos de las compañías o comendas. Algunos patrones vendían las mercancías en un puerto no estipulado en el contrato, con el fin de obtener más beneficios para sí mismo. Era normal que en el contrato que se hacía para la empresa a realizar, se nombrara el puerto o la zona en la que se quería llevar la

¹⁰ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander y la construcción de Europa: comercio y mercaderes en la Edad Media” en GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). *Santander como ciudad europea: una larga historia*, Santander: Fundación Santander 2016: PUBliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, p. 50.

¹¹ LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros...* op. Cit., pp. 17-27.

¹² AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro Villas: agraviantes y agraviados en torno...” op. Cit., p. 166.

mercancía. El mercader dueño de la mercancía, y socio del transportista en la empresa, confiaba en que el transportista entregara la mercancía en el lugar pactado. Pero debido a la alta tasa de incumplimiento de contratos, y para evitar esa situación, se creó una legislación en la que se aseguraba al mercader respecto al transportista, algo que se reflejó en el *Libro del consulado del Mar* para el Mediterráneo y en las *Leyes de Olerón* para el Atlántico. Estos eran códigos legislativos y se crearon para legislar cualquier contingencia que pudiera pasar durante una travesía en el mar¹³.

Hay que decir que el nombre de Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera o Castro Urdiales fue llevado a muchas partes de Europa entre 1475 y 1500 gracias a la figura de los transportistas. Las gentes de las Cuatro Villas se dedicaron al transporte de las mercancías con sus barcos, destacando en el comercio de la lana de los mercaderes de Burgos y también en esta época en el Mediterráneo, sobre todo en los puertos de Mallorca, Barcelona y Valencia¹⁴.

Los mercaderes cántabros no fueron tan conocidos como sus transportistas, entre otras cosas porque a pesar de que en la Baja Edad Media fuese una época de prosperidad para las villas cántabras, el siglo XV fue un siglo en el que otros puertos del norte como el de Bilbao estaban en pleno auge. Es por ello por lo que muchos mercaderes cántabros se instalaron en puertos más boyantes¹⁵.

La función de abastecer a las poblaciones del cantábrico central (principalmente basada en la pesca) y del ejercicio del comercio en la zona las practicaban los mismos hombres, que asumían el riesgo de comprar, transportar y vender los productos que ellos consideraban necesarios en el lugar¹⁶. Se podría considerar a estas personas como mercaderes, pero a

¹³ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro Villas...” *op. Cit.*, pp. 167-168.

¹⁴ DIEZ HERRERO, María del Carmen. “La Baja Edad Media” en GARCIA GUINEA, Miguel Ángel (dir.). *Historia de Cantabria. Prehistoria, edades Antigua y Media*, Santander: Estdio, 1985, pp.493-494.

¹⁵ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander y la construcción...” *op. Cit.*, pp. 51-52.

¹⁶ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Producción, abastecimiento y consumo de las villas medievales de la costa cantábrica: el caso de Castro Urdiales” en ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, SOLORZANO TELECHEA Jesús Ángel (eds.). *Alimentar la ciudad en la edad media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2009, p. 375.

comienzos de la Edad Media el fin de tales empresas no era el beneficio económico, sino buscar productos necesarios para que las villas pudieran sobrevivir.

A partir del siglo XIV las actividades del comercio y de la pesca tendieron a separarse, y ya a partir de la segunda mitad del siglo XV quedaron bien diferenciadas las actividades¹⁷. Respecto al comercio, los mercaderes cántabros estuvieron más orientados al ámbito atlántico, y sobre todo europeo. Los transportistas ampliaron sus redes comerciales desde muy temprano: ya en el siglo XIII aparecen no solamente en el comercio Atlántico sino también en el Mediterráneo. En la segunda mitad del siglo XV aumentó en el Mediterráneo occidental el número de transportistas de las Cuatro Villas dedicándose principalmente al comercio de cabotaje junto a los mercaderes locales. Esta actividad tan destacada de los cántabros como transportistas en el Mediterráneo se debe a la falta de flota en el comercio catalán y valenciano. Estas funciones de transportistas de relevancia van a llevar a los montañeses a costas tan lejanas como las italianas, comerciando en puertos importantes como el de Génova¹⁸. Fueron muchos los vecinos de esta región que en los años finales del siglo XV llevaron mercancías en sus barcos de un lado a otro del Mediterráneo. Las mercancías pertenecían a mercaderes de puertos significativos como eran Barcelona, Génova, Sevilla, etc¹⁹.

A nivel general, los marineros de las Cuatro Villas comenzaron su actuación mercantil en los siglos XII y XIII, y ya con el crecimiento de Burgos actuaron como transportistas de los mercaderes burgaleses quienes llevaban la mayoría de las operaciones debido a que Burgos era un gran centro comercial que fue creciendo a lo largo de la Baja Edad Media, pero ya en los tiempos del reinado de los Reyes Católicos se percibe como muchos transportistas también comenzaban a dedicarse al comercio. Pero esos que se dedicaban al comercio y al transporte en las Cuatro Villas eran los “grandes mercaderes” de las villas, el resto de los marineros, que suponía el grueso del total, eran generalmente transportistas.

¹⁷ ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en XXIX Semana de Estudios Medievales *Las sociedades urbanas en la España Medieval*, Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, p. 230.

¹⁸ GUINOT RODRIGUEZ, Enric. *La baja edad media en los siglos XIV-XV*, Madrid: Síntesis, 2003, pp. 231-232.

¹⁹ FERRER I MALLOL, María Teresa. “Notas sobre patronos y Mercaderes cántabros en el mediterráneo medieval” en ARIZAGA BOLUMBURRU Beatriz (ed.). *Mundos medievales. Espacio, sociedad y poder*, Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, 2012, vol. II, pp. 1313-1314.

Un caso como ejemplo de esa función de mercader y comerciante lo vemos en familias de grandes mercaderes de Laredo que era los Hoyo y los Escalante. Algunos miembros de esos linajes destacaron en el comercio internacional a finales del siglo XV, hasta el punto de que llegaron a tener una gran influencia sobre los Reyes Católicos, concretamente los Hoyo, entre otros aspectos por participar en campañas militares de los monarcas, algo por lo que fueron recompensados²⁰.

2.1. CONTRATOS Y CONFLICTOS ENTRE TRANSPORTISTAS Y MERCADERES

Los transportistas y los mercaderes estaban obligados a relacionarse para llevar a cabo sus negocios. Es cierto que muchos mercaderes poseían barcos o tenían participación en alguna embarcación, es decir, poseían la propiedad de una parte de ella, a la que se denominaba quión. Esta división de la propiedad de las embarcaciones provocó que el comercio marítimo tuviera un gran auge en los siglos XIV y XV. Según autores como Le Goff, esta división de la propiedad de las embarcaciones era una especie de “acciones” sobre un barco de las que una persona podría poseer varias, y así se dividían y repartían los riesgos que conllevaban los viajes²¹. Las asociaciones para llevar a cabo las empresas fueron como las que se realizaban en el resto de Europa, un tipo de asociaciones que indicaba el gran avance de las sociedades precapitalistas. La región de las Cuatro Villas todavía no había alcanzado el alto nivel económico que había en otras ciudades como las italianas, Sevilla o las más cercanas Burgos y Bilbao.

La escasez de fuentes es un problema a la hora de averiguar el tipo de compañías y asociaciones que había en los puertos cántabros a finales del siglo XV. Pero esto no quiere decir que no existieran esas compañías, simplemente las fuentes no hacen referencia directa a esos documentos. Entre estas asociaciones de negocios cabe distinguir las compañías y las comendas.

²⁰ CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: El ejemplo de Laredo” en *Anales de historia medieval de la Europa atlántica: AMEA: revista internacional de la Europa atlántica en la Edad Media*, 1, Santander: Asociación Cántabra de Estudios Medievales 2006, pp. 51-52.

²¹ LE GOFF, Jacques. Mercaderes y banqueros... *op. Cit.*, p. 36.

La compañía consistía en la unión de varias personas que formaban una sociedad y en la que respondían con sus bienes. Estas compañías estuvieron formadas principalmente por familias, al estilo italiano, pero ya a finales del siglo XV, que es la etapa que nos interesa, las compañías se fueron haciendo más complejas y se relacionaron personas de diferentes familias e incluso de diferentes zonas geográficas y reinos. Sus integrantes se ponían en contacto con un mercader al que le facilitaban el capital para invertir en una empresa. También era muy habitual que el mercader fuese uno de los que formaban la compañía. Las compañías solían ser de tipo temporal, se podían disolver por la muerte de un miembro, o por acuerdo de los socios, cobrando las ganancias y haciendo frente a deudas si es que había²². Las compañías en el comercio de los reinos peninsulares fueron muy habituales en el comercio de cabotaje y pesquería²³.

La comenda fue el otro tipo de asociación mercantil en el que había un contrato entre un mercader con un transportista o patrón. Se le confiaba una suma de dinero o mercancía al patrón para que llevara a cabo una empresa comercial, un viaje. El beneficio se repartía entre las partes. La diferencia entre la comenda y la compañía era que en la comenda no se respondía con los bienes, no se asumían riesgos ya que solo se arriesgaba en el negocio el dinero invertido por parte del mercader. El que más arriesgaba en esta empresa era el transportista ya que él era quien exponía su vida en el viaje y además se le solían imponer unas condiciones para que negociara los precios en el puerto de destino, por lo que el sacar un mayor beneficio era responsabilidad suya. Es difícil diferenciar este tipo de asociaciones en las Cuatros Villas ya que lo normal es que no aparezca el término *comenda* en la documentación, sino el de compañía, que era el termino general²⁴.

Los contratos más importantes que predominaron entre mercaderes y transportistas fueron las *Cartas de Fletamiento*. En ellas se estipulaban las obligaciones y condiciones de ambas partes. En el contrato se estipulaba la carga. Después se especificaban las condiciones de

²² AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. *Las cuatro villas de la costa de la mar en la Edad Media: conflictos jurisdiccionales y comerciales*. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel (dirs.). Tesis doctoral, Universidad de Cantabria, 2013, pp. 297-303.

²³ AZNAR VALLEJO, Eduardo. "Norma y conflicto en la navegación castellana bajomedieval" en *Espacio, tiempo y forma. revista de la Facultad de Geografía e Historia*, 3, UNED, 2018, p. 55.

²⁴ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. *Las cuatro villas de la costa de la mar... op. Cit.*, pp. 305-309.

navegación como era el periodo de carga, la fecha de partida, los puertos en los que podía hacer escala y los puertos o zona de destino. También se establecían las condiciones de entrega como el plazo y el o los consignatarios. Por último, en el contrato se establecía el precio y las condiciones de pago²⁵.

Era habitual que hubiera problemas y conflictos entre mercaderes y transportistas debido al incumplimiento de los contratos. En muchos casos existía la posibilidad de que el transportista encontrara un puerto o un cargamento más interesante para obtener beneficio que le empujaba a incumplir el contrato buscando el beneficio propio. Ello acarreaba la pérdida de negocio para el mercader o mercaderes, pero los patrones del barco se aprovechaban de la lejanía con el mercader. Citamos como ejemplo el tratado por Eduardo Aznar Vallejo: “el caso de Lorenzo Sacente, mercader veneciano estante en Sevilla, que fletó a Francisco de Arce, vizcaíno vecino de Santander, su nao Santa María de Gracia para transportar ciertas mercancías desde Sanlúcar de Barrameda a Venecia, con escala en Mallorca. Como temía la *baratería*²⁶ del patrón exigió fiadores, que fueran los vizcaínos Pedro Vélez “el viejo” y Alfonso de Penagos, estante en Sevilla. A pesar de tal precaución la carga fue vendida en Cerdeña”²⁷.

2.2. PEQUEÑO Y GRAN MERCADER

Ya se ha indicado que en las Cuatro Villas de la Costa podíamos diferenciar entre mercaderes y transportistas. Pero dentro de los mercaderes podemos hacer otra diferenciación: grandes mercaderes y pequeños mercaderes. Esta división se basaría en fundamentos de tipo social-económicos.

Los grandes mercaderes serían aquellos más ricos los cuales no tenían la necesidad de viajar con las mercancías y por lo tanto se permanecían en sus casas y confiaban las mercancías a otros para venderlas, ya fuera a pequeños mercaderes con los que se habían asociado o a transportistas. Estos solían pertenecer a grandes familias como los Escalante,

²⁵ AZNAR VALLEJO, Eduardo. “Norma y conflicto...” *op. Cit.*, pp. 52-54.

²⁶ Definición de Baratería: Negligencia de quienes mandan o tripulan un buque, en Diccionario de la RAE.

²⁷ AZNAR VALLEJO, Eduardo. “Norma y conflicto en...” *op. Cit.*, pp. 60-61.

los Cachopín o De la Maza²⁸. Además, en muchas ocasiones podían pertenecer a la clase dirigente de la villa.

Los pequeños mercaderes serían aquellos que no tenían una posición económica acomodada, pertenecían al común de su villa, y debían arriesgar sus vidas viajando con las mercancías. Es cierto que había grandes mercaderes que viajaban con la mercancía como era el caso de Fernando de Hoyo, pero no eran la mayoría²⁹.

Además de la diferencia económica, había también diferencias sociales. La divergencia en este aspecto era la exclusión del poder local de los pequeños mercaderes ya que no formaban parte de la nobleza urbana, y quedaban adscritos al grupo de los llamados *omes ruanos*. En este grupo podía haber algún mercader con cierto nivel económico y cultural, pero no político³⁰.

Los mercaderes más importantes solían invertir sus ganancias obtenidas del comercio en la adquisición de tierras y patrimonio que estaba alrededor de las villas³¹. Los grandes mercaderes de las Cuatro Villas de las Costa estaban vinculados a grandes familias, muchas de ellas ya pertenecían a la nobleza antes de haber destacado en el comercio, pero se habían incorporado al comercio debido a la fusión entre la antigua aristocracia y la nueva clase social mercantil, aunque en muchos casos esta unión entre la vieja y la nueva aristocracia conllevó conflictos³². Los grandes mercaderes que pertenecían a la nobleza en las Cuatro Villas estaban vinculados a cargos concejiles; por ejemplo, los linajes de los Escalante y los Calleja en Santander, los de La Obra/Pelegriños y los Villota en Laredo, los Marroquines y los Amorós en Castro Urdiales y los Corro de Arriba y de Abajo en San Vicente de la Barquera se consolidaron como oligarquía en sus respectivas villas durante el

²⁸ CASADO ALONSO, H. "Crecimiento económico, redes de comercio y fiscalidad en Castilla a fines de la edad media" en BONACHÍA HERNANDO, Juan, CARVAJAL DE LA VEGA, David (eds.) *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla. Siglo XV y XVI*, Valladolid: Castilla, 2012, p. 23.

²⁹ CASADO ALONSO, Hilario. "Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: El ejemplo de Laredo", en *Anales de Historia Medieval de la Europa Atlántica*, Nº 1, 2006, p. 31.

³⁰ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel, "Santander y la construcción..." *op. Cit.*, p. 57.

³¹ *Ibidem*. p. 55.

³² LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros...* *op. Cit.*, p. 56.

último cuarto del siglo XV³³. Como hemos comentado, se produjeron conflictos entre los linajes de las villas que estaban organizados en bando y consiguieron trastocar la vida de las villas, pero los conflictos surgían por el poder y no por el comercio³⁴.

Los mercaderes en las Cuatro Villas a finales del siglo XV, en su mayoría formaban parte del común, es decir eran pequeños mercaderes. A diferencia de los mercaderes sevillanos o bilbaínos, los mercaderes cántabros movían cargas de menor valor, y no influenciaron tanto en el poder político de las villas. Había mercaderes que pertenecían a la alta sociedad de las villas, entre otros aspectos por su pertenencia a la nobleza, y por ello sí tenían influencia en el gobierno político de las villas. A finales del siglo XV, los mercaderes de las Cuatro Villas de la Mar estaban integrados en cofradías junto al resto del común para poder influenciar en el poder de sus respectivas villas. Sin embargo, el poder de las oligarquías de las villas fue más fuerte, y el común fue derrotado políticamente varias veces³⁵.

2.3. RED DE INFORMACIÓN ENTRE MERCADERES Y TRANSPORTISTAS

Un elemento fundamental para que el comercio prosperase a finales del siglo XV fue la información. La información era muy valiosa en todas las fases del comercio y fundamental para los mercaderes, ya que estos tenían que realizar una elección de personal para confiar sus mercancías que debían ir o venir de un lugar lejano. La gente al servicio del mercader debía ser de confianza y tenía que realizar sus funciones correctamente. Es por eso por lo que los mercaderes, y también los transportistas, debían de contar con información de calidad que les permitiera realizar contrataciones de personal adecuadas para llevar a cabo bien los viajes comerciales, conocer e incluso prever los precios de compra y venta de los productos en los diferentes puertos, comprender la política y la justicia de los lugares que visitaban y también otros rasgos y costumbres de los lugares del extranjero donde hacían negocios. Tanto los mercaderes como los transportistas no trabajaban solos; en torno a ellos se tejía una red social que se extendía por diferentes

³³ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las neireidas del norte: Puertos e identidad urbana en la fachada cantábrica entre los siglos XII-XV”. *Anales de la universidad de Alicante. Historia medieval*, 16, (2009-2010), p. 53.

³⁴ *Ibíd.*, p. 54.

³⁵ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las neireidas del norte...” *op. Cit.*, pp. 56-56.

países y servía para informar unos a otros, y así de esta manera intentar llevar a cabo buenos negocios³⁶.

En esta red que abarcaba diferentes mercados, se caracterizó por estar formada tanto por mercaderes individuales como por pequeños socios, que dentro de sus propias localidades o regiones colaboraban con grandes grupos y compañías mercantiles y por lo tanto así se beneficiaban mutuamente. Esta red de información surge en el siglo XII, pero sobre todo desde mitad del siglo XV, los mercaderes castellanos fueron creando una red comercial por toda Europa, creando colonias mercantiles en las principales plazas comerciales³⁷. Aunque destacaron los comerciantes castellanos de Burgos en plazas como Brujas, los cántabros también tuvieron representación en los grandes puertos. Por ejemplo, algunos miembros de las familias Escalante y Hoyo de Laredo tuvieron viviendo en Inglaterra a miembros de sus familias³⁸.

La información era fundamental para que la empresa que estaban realizando llegara a buen puerto. Por ello los mercaderes tenían que tener cuidado si no querían tener pérdidas, y por eso era importante conocer el producto con el que se quería comerciar y el lugar donde se podía vender para conseguir un mayor beneficio. Además, era conveniente tener buenas referencias del personal contratado o con el que se asociaban. Había que contratar a un buen maestro de confianza ya que él no solamente tenía la responsabilidad de llevar en buenas condiciones la mercancía; en ocasiones se les encargaba también venderla a un precio estipulado y si, el transportista con que se había asociado no era bueno, cabía la posibilidad que no cumpliera el contrato y que vendiera la mercancía a un precio diferente al acordado, o también que lo vendiera en un puerto no reflejado en el contrato. Es por eso por lo que la información dentro del mundo del comercio marítimo era fundamental si se quería conseguir buenos beneficios³⁹.

Era tal la importancia de la información para los mercaderes que cuando un miembro de una familia o de una compañía llegaba a una ciudad, sabía dónde tenía que ir para comprar,

³⁶ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro villas...” *op. Cit.*, pp.184-185.

³⁷ CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento económico, redes de...” *op. Cit.*, pp. 21-22.

³⁸ CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento y apertura de...” *op. Cit.*, p. 31.

³⁹ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro villas: agraviantes...” *op. Cit.*, p. 166.

vender, alojarse, solucionar pleitos, etc. Incluso en la política matrimonial de muchas familias mercantiles, las redes comerciales fueron algo muy importante⁴⁰.

3. CIRCUITOS COMERCIALES Y PRODUCTOS

3.1. CIRCUITOS COMERCIALES

El comercio que llevaron a cabo los mercaderes y transportistas cántabros se extendió por todo el océano atlántico y el mar mediterráneo. Llegaron a puertos de diferentes reinos y a distintas distancias, tanto a puertos de la península ibérica, como a puertos lejanos en el norte de Europa. Esta expansión de los circuitos comerciales comenzó pronto sobre el siglo XIII con la modernización del comercio marítimo. En 1296 se forma la Hermandad de las Marismas que agrupaba a una serie de puertos vascos y cántabros, regulaba los aspectos comerciales con otros países y estableció una normativa para resolver los conflictos entre los puertos que componían la Hermandad. Ese afán organizador produjo la expansión del comercio marítimo de los puertos de la Hermandad tanto por el Atlántico como por el Mediterráneo⁴¹, la pertenencia de villas como San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo o Castro Urdiales a esta hermandad facilitó que muchos cántabros llevaran en sus barcos mercancías de un lado a otro del Mediterráneo⁴².

También se emitieron leyes que favorecieron el trabajo a los mercaderes y sobre todo a los transportistas montañeses. En 1398 Enrique III creó una ley proteccionista a favor de la flota mercantil castellana. Con esa ley se conseguía que los mercaderes extranjeros (genoveses, franceses, ingleses...) que comerciaban con Castilla, tuvieran que cargar sus mercancías en naves castellanas antes que las extranjeras⁴³.

⁴⁰ CASADO ALONSO, Hilario. "Crecimiento y apertura..." *op. Cit.*, p. 44.

⁴¹ FERRER I MALLOL, María Teresa. "Notas sobre patrones y Mercaderes..." *op. Cit.*, p.1308.

⁴² *Ibíd.*, p. 1314.

⁴³ *Ibíd.*, p. 1316.

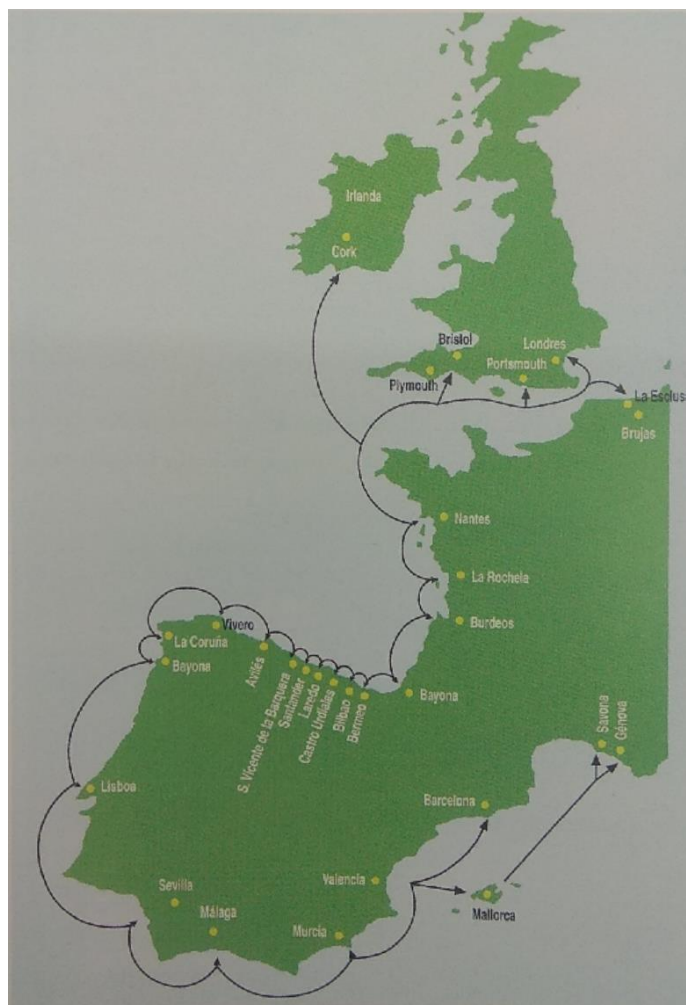


Fig.3.1. Mapa del comercio castellano en el siglo XV. Fuente: ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las actividades económicas de las villas medievales” en SUAREZ CORTINA, Manuel (dir.). *Historia de Cantabria. La Cantabria histórica y La Montaña*, Santander: Editorial Cantabria, 2007, p. 213.

El comercio exterior castellano practicado entre 1475 y 1504 se realizaba utilizando una ruta que atravesaba el Mar Cantábrico, el Canal de la Mancha, y llegaba hasta el Mediterráneo, uniendo las costas del mar del norte con las del norte de África y Oriente. Esta ruta fue la más importante a nivel mundial en ese periodo debido a que comunicaba

los dos grandes centros de producción y comercio⁴⁴. Esta situación geográfica provocó que los mercaderes y transportistas cántabros tomaran un papel importante en el comercio marítimo del momento, sobre todo destacaron en el papel de transportar mercancías de un mar a otro y también como punto de parada entre los grandes centros comerciales del Mediterráneo y Brujas.

Además de ser un punto intermedio en la gran ruta comercial marítima, los puertos de las Cuatro Villas y sus mercaderes y transportistas fueron también importantes para el comercio exterior de Castilla durante el reinado de los Reyes Católicos. En este sentido, cabe destacar la relevancia que tuvo para el reino la exportación de materias primas y la importación de productos manufacturados. Los transportistas y mercaderes cántabros se dirigían sobre todo al eje que cruzaba el Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha, donde tenían el monopolio del comercio castellano los navegantes cántabros y vascos, en productos como la lana y el hierro⁴⁵.

Por las mismas razones geográficas y económicas que hemos mencionado, las Cuatro Villas recibieron la influencia de los modelos y modas culturales tanto del Mar Mediterráneo como del norte de Europa⁴⁶. Pero este tráfico marítimo que estaba en pleno auge en el Cantábrico no solo atrajo a los puertos del norte de la península aspectos positivos, también con el comercio marítimo a las costas cántabras se expandió la Peste, que llegó a Santander en 1497⁴⁷.

La flota cantábrica hasta finales del siglo XIII ejercía una actividad comercial dispersa, pero a partir del siglo XIV se centró en la exportación de lana que iba con destino a Flandes e Inglaterra⁴⁸. El auge mercantil a finales del siglo XV se manifiesta por varios factores como es el aumento de población dedicada al comercio en las Cuatro Villas y también por la creación de un sistema comercial asociado a las ferias y la aparición de

⁴⁴ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. "Comercio y hombres de negocios castellanos en tiempos de los Reyes católicos. Técnicas y aprendizaje" en CASADO ALONSO, Hilario; GARCÍA-BAQUERO, Antonio (eds.). *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007, p. 252.

⁴⁵ CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos en el Golfo...* op. Cit., pp.11-13.

⁴⁶ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Las nereidas del Norte..." op. Cit., p. 50.

⁴⁷ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Santander, puerto atlántico medieval" en GOMEZ OCHOA, Fidel (ed.) *Santander. Puerto, Historia, Territorio*, Santander: PubliCan, 2011, p. 109.

⁴⁸ FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio...* op. Cit., p.87.

mercados. En Laredo aparece el mercado en 1466 y en San Vicente de la Barquera en 1469⁴⁹. Además, durante el reinado de los Reyes Católicos, los puertos de Santander, Laredo y Castro Urdiales consiguieron un mayor protagonismo comercial dentro Castilla.

3.1.1. Comercio Atlántico

En el comercio que llevaron a cabo los transportistas y mercaderes de las Cuatro Villas en el Atlántico, destacó el comercio con los puertos ingleses, bien como lugares de destino o bien como escala hacia otros centros de comercio europeos como Flandes o Francia. Entre los puertos de las Cuatro Villas destacó Laredo en el ámbito comercial, sobre todo con la lana y el hierro. A finales del siglo XV el puerto de Santander le disputó algo de protagonismo a Laredo respecto al volumen de contratación, especialmente con la lana⁵⁰.

El puerto de Santander sirvió durante unos años a finales del siglo XV como puerto principal para los mercaderes burgaleses. Gracias a las discordias entre Bilbao y Burgos, Santander consiguió firmar un acuerdo con Burgos y ser así el puerto de salida y entrada de las mercancías de burgalesas durante unos años, a partir de la firma de un acuerdo en 1453 entre la Universidad de Mercaderes de Burgos y el concejo santanderino⁵¹.

Los países más importantes en los que los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas actuaron como fueron Irlanda, Flandes, Inglaterra, Francia, sin olvidar territorios de la península ibérica.

Irlanda.

Irlanda destacó por el comercio de pescado y como lugar de pesca para los hombres de las Cuatro Villas. En Irlanda los vecinos de las Cuatro Villas se encontraron con caladeros de

⁴⁹ CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento y apertura...” *op. Cit.*, pp.40-41.

⁵⁰ DIEZ HERRERO, María del Carmen. “La Baja Edad Media” *op. Cit.*, pp.492-493.

⁵¹ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander y la construcción de Europa...” *op. Cit.*, p.

pescado abundante y barato. Además, Irlanda suponía un destino rentable para el vino y los objetos de lujo que provenían del Mediterráneo⁵².

Los hombres de las Cuatro Villas tenían en Irlanda una red de apoyo e información que les ayudaba. Mercaderes y pescadores cántabros entablaron amistad con la población irlandesa y llegaron a acuerdos informales por los cuales, por ejemplo, los habitantes irlandeses guardaban las barcas castellanas que se utilizaban para la campaña de pesca, y a cambio los irlandeses las podían usar para moverse de puerto en puerto⁵³.

Los hombres de la villa de San Vicente de la Barquera fueron los que más relación tuvieron con Irlanda. San Vicente fue una villa que destacó sobre todo por el comercio del pescado. Los hombres de allí encontraron en los caladeros irlandeses una mina para su comercio. Comenzaron la pesca en las costas irlandesas en el siglo XIV y con el paso del tiempo las visitas a Irlanda fueron más frecuentes. Hay que decir que el comercio con Irlanda por parte de los hombres de San Vicente de la Barquera se intensificó a partir de 1480 gracias al acercamiento diplomático entre Castilla e Inglaterra⁵⁴.

⁵² AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XVI)*, Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, 2016, p. 35.

⁵³ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico...” *op. Cit.*, p. 36-37.

⁵⁴ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel (eds.). *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, p. 142.

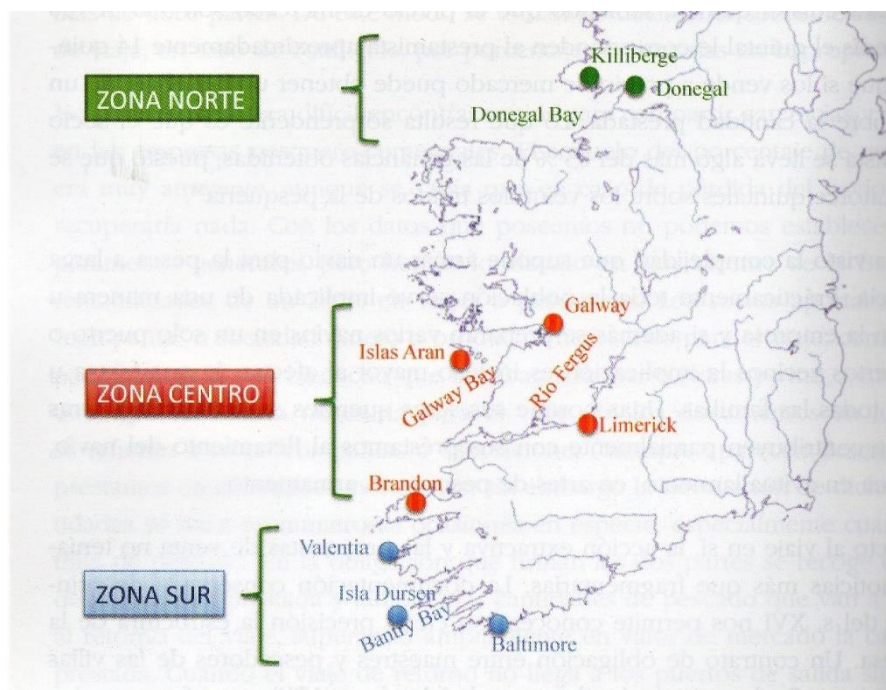


Fig.3.2. Mapa de las zonas de pesca en Irlanda. Fuente: ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Gentes del mar en los puestos medievales del cantábrico” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel; BOCHACA, Michel; AGUIAR ANDRADE, Amélia (eds.). *Gentes de Mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 19-44, p. 40.

Los caladeros que más frecuentaban los castellanos estaban situados en la costa sur y el oeste de Irlanda. Los mercaderes que iban a por pescado a Irlanda llevaban herramientas, aparejos, jarcia, vituallas, armas y otros productos con los que comerciaban, pero sobre todo lo que llevaban para comerciar era la sal. Se llevaba sal por dos motivos: una para salar el pescado que adquirirían; la otra razón era para venderla en Irlanda, ya que era un producto deficitario, se requería para la peletería que exportaban los irlandeses, y se obtenían buenos beneficios⁵⁵.

⁵⁵ AÑIBARRO RODRIQUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla...” *op. Cit.*, pp. 143-145.

De Irlanda se traía el pescado, y se llevaba allí productos de lujo, el alumbre, azafrán, coral, seda, pieles, etc. Además, a los mercaderes castellanos se les permitía pagar en especie, como por ejemplo en vino, que era muy demandado en la isla⁵⁶.

Flandes

Flandes era un centro comercial y financiero de primer orden que atrajo a vecinos de las Cuatro Villas; lo frecuente era que esos vecinos se agruparan en torno a compañías⁵⁷. El puerto y centro más importante del comercio de Flandes era Brujas, que también era el centro de comercio mundial. En Brujas finalizaba la ruta de comercio más importante de la corona de Castilla: la ruta comercial de la lana. Desde la primera mitad del siglo XIV la lana castellana se trasladaba por la costa occidental francesa por los puertos de Bayona, Burdeos, La Rochela, Harfleur y Ruan. Esta ruta termina en los centros de producción en el que destacaba Brujas. Esta ruta de la lana castellana tuvo su gran momento en el siglo XV, cuando se intensificó la presencia española en Brujas y por los puertos franceses por donde transitaba. Los Reyes Católicos a finales del siglo XV conservaron y organizaron la ruta, además la ampliaron al abrirse el mercado inglés⁵⁸.

Flandes era una región especializada en la elaboración de manufacturas, destacando los paños; además era un centro de distribución de mercancías, con los puertos de Brujas y Amberes como los más destacados. Dependía del comercio exterior para mantener sus talleres de paños, y Castilla era la primera productora de lanas. Pero la amistad de Flandes y la corona española tenía además de objetivos comerciales, otro diplomático y político: intentar formar una alianza militar contra Francia durante el siglo XV⁵⁹. Además del puerto de Brujas como el más importante receptor de las lanas castellanas que partían de los puertos de Vizcaya y las Cuatro Villas, es necesario mencionar los puertos de Brabante e Ypres. Las flotas que transportaban la lana desde los puertos cantábricos tenían su mayor

⁵⁶ *Ibídem*, p. 148.

⁵⁷ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval...” *op. Cit.*, p. 35.

⁵⁸ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos...* *op. Cit.*, pp. 13-14.

⁵⁹ *Ibídem*, pp. 25-27.

actividad entre los meses de marzo y el final del verano, ya que en torno a junio toda la lana estaba ya preparada para ser comerciada en Flandes⁶⁰.

En la ciudad de Brujas se encontraba la comunidad de mercaderes castellanos más grande, en la que, por supuesto, había mercaderes procedentes de las Cuatro Villas. Debido al auge comercial marítimo las comunidades de mercaderes castellanos crecieron a finales del siglo XV cuando crecen en toda Flandes. La segunda plaza con mayor concentración de castellanos era Amberes, especialmente a partir de 1480 después de que muchos se fueran de Brujas debido a agitaciones políticas⁶¹. La colonia castellana de mercaderes de Brujas fue tan grande que llegó a poseer un barrio en la ciudad donde habitaban todos los hombres castellanos⁶².

Inglaterra

El comercio con Inglaterra de los barcos y mercaderes cántabros se intensificó a partir de la segunda mitad del siglo XV, coincidiendo con el reinado de los Reyes Católicos, quienes incorporaron a Inglaterra en la ruta del comercio castellano que se dirigía a Flandes. Este incremento del comercio entre los dos países fue propicio debido a la complementariedad de los mercados. Castilla enviaba materias primas e Inglaterra exportaba a España productos manufacturados. Las buenas relaciones con Inglaterra que favorecieron el comercio vienen desde 1467, cuando se firmó el tratado entre Enrique IV con Eduardo IV. Esta amistad fue a más debido a la guerra de sucesión castellana entre Juana la Beltraneja e Isabel, pues esta tuvo el apoyo de Inglaterra y aquella el de Francia. La victoria del bando de Isabel en la guerra permitió que Inglaterra mantuviera un aliado con la corona castellana e intensificara su comercio marítimo con los puertos del norte de la península⁶³. Con la llegada al trono inglés de Ricardo III, el comercio entre Inglaterra y los Reyes Católicos no cesó, ya que Ricardo III tenía gran interés en mantener la amistad con los monarcas

⁶⁰ RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar. Ciudades medievales*, Cantabria: Asociación Tajamar, 2001, pp. 92-93.

⁶¹ CASADO ALONSO, Hilario. "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglo XV y XVI)" en CASADO ALONSO, Hilario. *Castillas y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, pp. 15-21.

⁶² *Ibíd.*, p. 27.

⁶³ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos... op. Cit.*, pp.14-16

españoles. Con su sucesor Enrique VII, el comercio entre Castilla e Inglaterra se intensificó aún más, aspecto que se percibe en la documentación, por ejemplo, en la que el monarca inglés otorgaba un número considerable de licencias a transportistas y mercaderes castellanos. Esta política que llevaron a cabo los Reyes Católicos con Inglaterra fue la misma que se llevó con Flandes y tenía el objetivo de aislar a Francia y proteger el comercio en el Canal de la Mancha. Esta política se percibe más claramente cuando en 1488 los tres soberanos se unieron para defender el trono de la duquesa Ana de Bretaña⁶⁴.

Hay que decir que los puertos cántabros y los vascos fueron los preferidos para comerciar con Inglaterra, aspecto en el que destacaron sobre todo los Guipuzcoanos, quienes firmaron un acuerdo con los ingleses. De los puertos de las Cuatro Villas a finales del siglo XV, el de Santander fue el que más volumen de mercancías movió con el reino inglés, principalmente con los puertos de Southampton y Londres⁶⁵.

Francia

A finales del siglo XV, las relaciones políticas entre Francia y Castilla eran tensas, pero en el ámbito comercial marítimo eran bastante fluidas, a pesar de la tensión política, debido a que la costa francesa se encontraba en medio de la ruta que conectaba Flandes con Castilla.

Hubo muchas zonas de Francia que fueron regentadas por mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas, como por ejemplo la región de Saintonge ya que era una zona de aprovisionamiento de sal desde el siglo XIII⁶⁶. La sal era necesaria para la conservación de los alimentos, las Cuatro Villas era deficitaria en sal y era necesario importarlo. Además, los mercaderes cántabros usaban la sal para comerciar como hemos visto anteriormente en Irlanda.

La costa francesa para los marinos castellanos fue una zona de paso hacia centros comerciales más importantes de Flandes, pero a pesar de ello también se establecieron

⁶⁴ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos... op. Cit.*, pp. 22-24.

⁶⁵ RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar... op. Cit.*, p. 93.

⁶⁶ FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio... op. Cit.*, p. 159.

colonias mercantiles castellanas en puertos tan importante como el de Nantes, Ruan, La Rochela o Burdeos⁶⁷.

La situación política fue tensa entre Castilla y Francia, pero se consiguió llegar a la paz en 1478. Una paz que sirvió para facilitar el comercio, pero no hasta el punto de otorgar privilegios mercantiles como sucedió con otros reinos como Inglaterra, ya que esta paz no significaba la amistad de las dos monarquías⁶⁸.

Toda la costa occidental de Francia, Bretaña y Normandía destacó por la exportación de vinos, los cuales fueron muy comerciados por mercaderes de las Cuatro Villas, especialmente de Santander, y transportados por sus patrones⁶⁹.

Sevilla

Hay que destacar el puerto de Sevilla del cual se llevaban productos a las Cuatro Villas sobre todo materias primas necesarias en las villas como era el vino que en ocasiones era escaso en las villas cántabras, cereal y aceite⁷⁰. A Sevilla se llevaban productos de ballena, pero sobre todo lo que destacaron fueron los transportistas cántabros más que los mercaderes, ya que los transportistas eran utilizados por mercaderes sevillanos y genoveses. Los transportistas cántabros al igual que los vizcaínos se encargaban de la exportación de productos desde Sevilla. Entre 1472 y 1515 se conocen todos los datos completos de un total de 274 que exportaron mercancías desde el puerto de Sevilla. De las Cuatro Villas pertenecían 11 naves, que eran de Santander, Isla, Castro Urdiales y Laredo⁷¹.

3.1.2. Comercio Mediterráneo

El comercio con la zona del Mediterráneo comenzó más tardío que en el Atlántico, pero ya a partir del siglo XIII vemos a marineros de las Cuatro Villas que se dedicaban a

⁶⁷ CASADO ALONSO, Hilario. “Comercio y hombres...” *op. Cit.*, p. 266.

⁶⁸ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos...* *op. Cit.*, pp. 18-19.

⁶⁹ RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar...* *op. Cit.*, p. 92.

⁷⁰ OTTE, Enrique. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla: Universidad, 1996, pp. 115-123.

⁷¹ *Ibíd.*, p. 113.

los negocios. En el Mediterráneo, los mercaderes de las Cuatro Vilas no tuvieron un papel importante como en el Atlántico, aquí destacaron por ser grandes transportistas. Estados italianos mercaderes de la corona de Aragón, que deseaban tener mayor contacto con Flandes, compraban los servicios de los marineros montañeses⁷². El comercio en el Mediterráneo durante la Edad Media creció progresivamente a pesar de que los grandes centros del comercio se habían desplazado al norte. En otras palabras, el comercio entre el norte de Europa y el Mediterráneo se había intensificado durante el siglo XV y con ello el tráfico marítimo hacia el Atlántico. En consecuencia, muchos transportistas de las Cuatro Villas se dirigieron al Mediterráneo, pues allí encontraban clientes fácilmente⁷³.

Los cántabros estuvieron muy presentes en el Mediterráneo sobre todo transportando las mercancías de mercaderes genoveses, mallorquines y barceloneses, si bien su presencia fue acusada en esta zona, les superaron en número los vascos⁷⁴.

Mallorca fue el centro de distribución y nexo entre el Mediterráneo y el Atlántico debido a su situación geográfica. Es por ello que muchos mercaderes de todo el Mediterráneo llegaron hasta Mallorca para comerciar con sus productos. Hasta allí llegaron los navegantes montañeses para actuar en su rol de transportistas por el que destacaron⁷⁵.

3.2. PRODUCTOS COMERCIADOS

Cuando se realiza un estudio sobre los mercaderes y los transportistas hay que conocer los productos con los que comerciaban porque nos dan pistas de otras regiones que visitaron. También nos permiten conocer las características de los barcos. No es lo mismo un barco para pescar que para transportar mercancías como vino. No es lo mismo llevar una carga de 1000 kilos que 10.000, etc. Por último, porque puede que se perciba una especialización en el transporte de mercancías. Lo que supone más eficacia.

Hay que decir que de los puertos de las Cuatro Villas salían diversos productos que en su mayoría eran materias primas entre las que destacaban el hierro y la lana. Los barcos

⁷² FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio... op. Cit.*, p. 490.

⁷³ FERRER I MALLOL, María Teresa. "Notas sobre..." *op. Cit.*, p. 1308.

⁷⁴ *Ibíd.*, p. 1318.

⁷⁵ CUADRADO, Coral. LOPEZ, M.^a Dolores. "Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja Edad Media" en CASADO ALONSO, Hilario (Ed). *Castillas y Europa. comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, p. 125.

cántabros traían a los puertos de las Cuatro Villas productos manufactureros provenientes de otros reinos europeos, pero también se importaban productos para el consumo de las villas como era el trigo, ya que las villas cántabras tenían unos suelos que pobres para la producción de cereal.

3.2.1. Productos exportados

Lo que más se exportaba desde los puertos de las Cuatro Villas era el hierro y la lana, pero también se exportaban otro tipo de materias primas y también objetos de lujo. Estos objetos eran en su mayoría transportados por vecinos de las Cuatro Villas, pero los propietarios de aquellas mercancías no eran de las villas cántabras, sino burgaleses.

El sector textil fue sin duda el sector más atractivo tanto para la exportación como para la importación. Concretamente la lana fue el producto que más se exportaba desde los puertos cantábricos; esto se debe a que Castilla sustituyó a Inglaterra como proveedora de lana para Flandes⁷⁶. Así, la lana que era comerciada por mercaderes burgaleses se exportaba, especialmente desde Laredo y Santander, pero aquella lana seguía perteneciendo a los mercaderes de Burgos hasta que llegara a su destino en Flandes o Inglaterra. En consecuencia, el papel de los navegantes de las Cuatro Villas se limitaba al de transportistas, que arriesgaban sus navíos y sus propias vidas en el viaje, aunque el grueso de los beneficios de la transacción recaía en los comerciantes burgaleses⁷⁷.

Otro de los elementos que contribuyeron a dinamizar las exportaciones en las Cuatro Villas fueron los productos alimenticios. De esto últimos destaca el vino que fue uno de los productos que más se exportó desde las Cuatro Villas en el siglo XV⁷⁸. El vino se cultivaba en las afueras de las villas como por ejemplo en la de Castro Urdiales. Era un bien abundante y muy rentable si se conseguía exportar. El vino de las Cuatro Villas era un producto que los mercaderes de las villas solían exportar a Irlanda y a Inglaterra. Pero la cantidad de vino producido no era siempre suficiente todos los años para la exportación, incluso para el consumo propio de la villa, y es por lo tanto que ocasionalmente se permitía

⁷⁶ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Comercio y hombres...” op. Cit., p. 262.

⁷⁷ CASADO ALONSO, Hilario “Crecimiento y apertura...” op. Cit., p. 48.

⁷⁸ RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar...* op. Cit., p. 93.

la importación y la fabricación de sidra. También se exportaba vino sobre todo de Andalucía que era de una mejor calidad.⁷⁹.

El puerto de Laredo era el puerto que más hierro exportaba en el siglo XV de las Cuatro Villas, y era enviado a Inglaterra, Países Bajos y Bretaña. Era un gran exportador de hierro tras Bilbao, que era el puerto cantábrico que más exportaba hierro. El hierro en su mayoría se exportaba a Francia, Flandes e Inglaterra. Existían ferrerías en la costa cantábrica, destacando las del Valle de Guriezo, que conseguía el mineral de las minas de Somorrostro⁸⁰.

Hubo otros muchos productos, además de los señalados antes, con los que los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas pudieron exportar. El comercio de la madera sabemos que también tuvo su importancia dentro de las exportaciones realizadas. En Castro Urdiales en 1478 suponía un 0,4% lo que se ingresaba en concepto de alcabala. Ya en el siglo XVI salía mucha más madera de los puertos cántabros, sobre todo hacia Andalucía⁸¹.

La lista de productos exportados por los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas es larga, aunque había algunos productos que eran más habituales en las exportaciones. También hay que decir que muchos productos no eran de la zona, sino que habían sido antes importados o procedían de ferias como las de Medina. Hacia Brujas salían granas de escarlata, hilo para las sargas, cuero, cera, lana, pieles, mercurio, sebo, manteca, comino, anís, almendras y hierro⁸². Castilla vendía a Inglaterra: higos uvas, vinos bastardos, dátiles, licores, aceite, grano de escarlata, jabón blanco, cera, hierro, paños buriles, pieles de cabra y cordero, azafrán y mercurio⁸³. Hacia Irlanda como hemos dicho anteriormente se exportaba vino. Hacia Francia se exportaba hierro, lana, algunas salazones y a veces cueros⁸⁴.

⁷⁹ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. "Producción, abastecimiento y consumo de las villas medievales de la costa cantábrica: el caso de Castro Urdiales" en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús (eds.). *Alimentar la ciudad en la edad media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2009, pp. 376-377.

⁸⁰ ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. "Las actividades económicas..." *op. Cit.*, p. 198.

⁸¹ *Ibíd.*, p. 197.

⁸² CONTAMINE, Philippe. *La economía...* *op. Cit.*, p. 262.

⁸³ *Ibíd.*, p.323.

⁸⁴ RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar...* *op. Cit.*, p. 92.

3.2.2. Productos importados

Los puertos de las Cuatro Villas sirvieron como puertos de entrada para las manufacturas y productos de lujo que venían de Europa y que iban en dirección hacia el interior del reino, y, sobre todo, a las ferias como las de Medina del Campo. Junto con los productos que iban destinados hacia el interior del reino llegaban otros, mucho más voluminosos y que suponían el grueso del comercio que se quedaban en las villas portuarias, principalmente eran bienes de consumo como el trigo o el pescado.

El trigo se importaba debido a que las villas cántabras eran deficitarias en cereales. Se importaba cereal de Flandes, Francia y Andalucía⁸⁵. Era tal la necesidad de cereal que cuando existían hambrunas en alguna de las villas, el derecho y costumbre de las Cuatro Villas permitía secuestrar la mitad de la carga de los barcos (siempre y cuando la carga sea alimentos) que pasaban por sus aguas y obligar al maestre de la nave a venderlas en el puerto. Esto ya nos indica la poca explotación de espacio de cultivo en la zona⁸⁶. Las Cuatro Villas obtenían el trigo tanto por mar, como por tierra.

Por mar se podía importar el trigo de reinos extranjeros, como Francia o de regiones de la propia Castilla, como Andalucía. Ocasionalmente este trigo se obtenía del sobrante existente en otras villas del norte peninsular que lo habían importado a la costa norte después de haberlo adquirido en Andalucía; por ejemplo, en el puerto de Bermeose cargó trigo para llevarlo a villas como Castro Urdiales⁸⁷. El trigo fue tan importante en la villas y tan escaso que se tuvieron que crear edificios destinados para el almacenamiento y vigilancia del cereal como la alhóndiga. Se trataba de estructuras en manos del concejo de la villa que servían para controlar la venta y abastecimiento del cereal destinado al consumo de los vecinos, por lo que su venta estaba fiscalizada muy estrechamente, a la manera de los alfolís de la sal.⁸⁸

El pescado y la sal fueron otros productos que tuvieron su importancia para las villas cántabras. Las Cuatro Villas eran uno de los principales suministradores de sal en un área

⁸⁵ AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro Villas: agraviantes...” *op. Cit.*, p. 163.

⁸⁶ *Ibíd.*, p. 169.

⁸⁷ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Producción, abastecimiento...” *op. Cit.*, p. 371.

⁸⁸ SOLORZANO TELEHCEA, Jesús Ángel. “Santander y la construcción...” *op. Cit.*, p. 43.

limitado al este por Castrojeriz, al oeste por Sahagún y al sur por Valladolid. Como vemos la importancia de los puertos cántabros no solo en sus villas, sino también en un área amplia del interior del reino de Castilla. Los mercaderes y transportistas cántabros eran una pieza fundamental para el desarrollo del comercio de esa área delimitada⁸⁹.

La sal que llegaba a las Cuatro Villas provenía de Francia, Galicia y Andalucía. El pescado era una de las fuentes de ingresos para la economía de la corona en las Cuatro Villas siendo el producto por el que más alcabalas se percibía: los ingresos del pescado doblaban cualquier otro producto, aparte de ser uno de los bienes más preciados como alimento de los hombres de las villas cántabras. El pescado siempre había estado presente en la vida de las Cuatro Villas debido a la mala calidad de las tierras: los productos provenientes del mar servían para conseguir alimento, y el más fácil de conseguir era el pescado.

El pescado lo traían a las villas sus propios pescadores, destacado los de la villa de San Vicente de la Barquera, aunque el pescado también podía ser adquirido en otros puertos por mercaderes cántabros; concretamente traían sardina adquirida en Galicia⁹⁰. Los caladeros de Irlanda eran los más preciados por los pescadores de las villas cántabras por su pescado y porque también podían comerciar en los puertos irlandeses intercambiado pescado y vino que llevaban de las Cuatro Villas con otros objetos que había en sus puertos. A partir de 1500 cobraron protagonismo los caladeros de Terranova, sobre todo para conseguir ballenas. Otra zona donde podían obtenerse beneficios por la pesca fue la Berbería (costa africana entre Cádiz y Canarias), de hecho, fue un lugar con caladeros muy frecuentados por pescadores y mercaderes montañeses. El pescado obtenido en la Berbería podía importarse tanto a la Cuatro Villas como venderse en los puertos andaluces más cercanos para comerciar⁹¹.

El producto manufacturero por excelencia que más se importó por los puertos de las Cuatro Villas eran los paños; suponía la mitad del total de los productos manufacturados que entraban por los puertos. Además de los paños, se importaban otros productos relacionados con el textil como eran las agujas, alfileres, dedales, tijeras, botones, hilos, sombreros,

⁸⁹ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander, puerto...” *op. Cit.*, p. 108.

⁹⁰ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Producción, abastecimiento...” *op. Cit.*, pp. 375-376.

⁹¹ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cántabros...” *op. Cit.*, p. 35

cintas, cordajes y tientes. También entraban objetos de lujo de oro y plata, además de pieles destinadas a la alta aristocracia⁹². El puerto de Santander participó en el comercio de la hierba pastel, un tinte azul. En este caso eran los mercaderes burgaleses los que obtenían este tinte en Toulouse y en Lisboa, y cuando llegaba a Santander era enviado a Burgos, principal redistribuidor del pastel en Castilla⁹³.

El puerto de Sevilla era el más importante de la península ibérica a finales del siglo XV y tenía también una fluida conexión con los puertos cántabros y con sus gentes. Los transportistas cántabros comerciaron a través de sus barcos con los mercaderes genoveses y sevillanos que había en el puerto andaluz. De Sevilla se llevaban materias primas hacia las Cuatro Villas, sobre todo el cereal, el cual escaseaba en Cantabria. Pero también se llevaban otros productos a los puertos cántabros como eran los higos, los dátiles, frutas exóticas, miel, almendras, cueros e incluso caballos⁹⁴.

4. EXTRANJEROS EN LOS PUERTOS DE LAS CUATRO VILLAS Y SU RELACION CON LOS MERCADERES LOCALES

A lo largo de la Edad Media el número de extranjeros que transitaron por los puertos de las Cuatro Villas se estima que fue elevado debido a que estos puertos fueron una de las puertas principales de los mercados, ferias y centros de comercio de Castilla más importantes y al que iban mercaderes de todos los reinos del mundo. Desconocemos con precisión el número de mercaderes extranjeros que pasaron por las Cuatro Villas debido a la escasez de fuentes que quedan. A pesar de que no hayan llegado hasta nuestros días fuentes donde se refleje el número de personas dedicadas al comercio de origen extranjero que circularon por las Cuatro Villas, sabemos por la documentación de la que disponemos que los puertos cántabros atrajeron a extranjeros en los siglos XIII, XIV y XV, pero a partir del siglo XVI esa atracción disminuyó debido al crecimiento comercial de Bilbao, que canalizó hacia sí la actividad comercial internacional⁹⁵.

⁹²RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar... op. Cit.*, p. 94

⁹³SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Santander y la construcción..." *op. Cit.*, p. 53.

⁹⁴RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar... op. Cit.*, p. 93.

⁹⁵AÑIBARRO RODRIGUEZ, Javier. "Marineros cántabros..." *op. Cit.*, p. 45.

Los mercaderes extranjeros circularon y comerciaron no solo por los puertos de las Cuatro Villas, sino, en general, por toda la fachada atlántica de la Corona de Castilla. Los extranjeros a finales del siglo XV, se vieron atraídos por las políticas llevadas a cabo por los Reyes Católicos que protegieron la actividad comercial de los foráneos por medio de tratados internacionales y cartas de seguro con distintos reinos, como por ejemplo Inglaterra⁹⁶. Los mercaderes locales se vieron perjudicados por estas políticas de los reyes, por lo que los gobiernos urbanos tuvieron que limitar el comercio del pescado y el vino, los dos de los productos más cotizados en las Cuatro Villas, a los mercaderes extranjeros. La venta de pescado y de vino extranjero causaba problemas entre los vecinos por lo que se limitó su importación debido a que perjudicaban la venta de los productos propios de la villa⁹⁷.

Los mercaderes extranjeros ya no solo comerciaban, sino que también se fueron asentando a lo largo de la fachada atlántica a partir del último cuarto del siglo XV debido a que se veían atraídos por las concesiones de fueros y privilegios económicos otorgados por parte de los monarcas castellanos. A finales del siglo XV se percibe un aumento de mercaderes ingleses y flamencos asentados en los puertos del norte peninsular debido a la intensificación del comercio con el Canal de La Mancha que se produjo en ese momento. Inglaterra, a finales del siglo XV, buscaba proveerse en el norte de la península ibérica de productos como hierro, vino, sal y productos de lujo de los que ya no disponían tras la pérdida del control de La Gascuña⁹⁸.

Los puertos cántabros se vieron beneficiados al situarse una zona central en la ruta comercial entre el Mediterráneo y el norte de Europa, por lo que sus puertos accedieron al tránsito de gentes extranjeras, junto con sus mercancías, su cultura y sus modas. Los vínculos creados entre castellanos y extranjeros se consolidaron hasta el punto de que ni las guerras ni las pestes que se produjeron a finales del siglo XV frenaron el intercambio de productos e influencias llevadas por mercaderes y transportistas locales y extranjeros que

⁹⁶ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Los extranjeros en las Villas Portuarias de la costa cantábrica en la Baja Edad Media”, en *Mundos medievales. Espacio, sociedades y poder*, II, Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, 2012, p. 1938.

⁹⁷ *Ibíd.*, p. 1942.

⁹⁸ *Ibíd.*, p. 1944.

llegaban hasta aquellas costas. Las modas y costumbres culturales que traían los mercaderes extranjeros a los puertos de las Cuatro Villas no solo se dirigieron a las elites, también la población más humilde de las villas y sus alrededores estuvieron influenciados por las nuevas corrientes⁹⁹.

En otras zonas de Castilla como Sevilla, los mercaderes extranjeros tuvieron una mayor presencia e importancia en el comercio marítimo. La historiografía más reciente abandona la idea de que los mercaderes extranjeros ejercían el dominio de los intercambios, ya que los mercaderes vascos, sevillanos y burgaleses también desempeñaron un papel de gran importancia y tuvieron un peso considerable dentro del comercio de aquella ciudad¹⁰⁰. Por otro lado, en las Cuatro Villas sabemos que los mercaderes extranjeros no tuvieron tanta importancia como en otras zonas de Castilla, y es por eso que no se asentaron tanto en estas villas: la mayoría de los mercaderes extranjeros que las visitaban estaban de paso hacia otras villas y ciudades del interior con un mayor tráfico mercantil, como por ejemplo Burgos.

Los mercaderes extranjeros de los reinos de Flandes y sobre todo de Inglaterra fueron los que se asentaron en mayor número en zonas del norte de la península, al menos desde mediados del siglo XV. A comienzos de siglo, los mercaderes ingleses se asentaron a lo largo de toda la costa cantábrica, incluyendo las Cuatro Villas, pero desde 1479 los puertos guipuzcoanos fueron la puerta privilegiada para el comercio con Inglaterra¹⁰¹. Los mercaderes de Flandes se dirigían a los grandes centros mercantiles buscando a grandes hombres de negocios y la compañía de otros mercaderes de la misma nación. Los puertos de las Cuatro Villas servían para que los flamencos desembarcaran y pusieran rumbo por tierra hacia los grandes centros del comercio de Burgos y Medina del Campo¹⁰². Como el caso de Cornelis Deque, que usó el puerto de Laredo para traer mercancías de Flandes y comerciar con ellas en las ferias de Medina del Campo y Villalón¹⁰³.

⁹⁹ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Los extranjeros en las...” *op. Cit.*, pp. 1946-1947.

¹⁰⁰ BELLO LEÓN, Juan Manuel. “¿Quiénes eran los mercaderes...” *op. Cit.*, p. 271.

¹⁰¹ CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos...* *op. Cit.*, p. 21.

¹⁰² FAGEL, Raymond. “Cornelis Deque, un mercader flamenco en la Castilla del siglo XV”, en CASADO ALONSO, Hilario (ed.) *Castilla y Europa. comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, p. 242.

¹⁰³ *Ibidem.*, p. 256.

Es difícil calcular el número exacto de extranjeros que pasaron por las Cuatro Villas, como hemos dicho antes por la escasez de documentación que ha llegado hasta nuestros días, pero también porque muchos de esos mercaderes extranjeros comerciaban ocasionalmente como una más de sus actividades. Incluso en la documentación de los países de origen de los mercaderes, es difícil extraer el número exacto de los mercaderes que se establecieron en las Cuatro Villas y se dedicaron al comercio¹⁰⁴. Sabemos de los extranjeros que estuvieron en las Cuatro Villas y norte peninsular, y también de su relación con los mercaderes locales por la documentación que ha quedado de los pleitos.

5. NOMBRES DESTACADOS

A lo largo de la Edad Media hubo varios hombres de negocios que destacaron sobre el resto en el mundo del comercio en las Cuatro Villas. Estos hombres fueron sobre todo de familias importantes de las villas, que dominaban el control político y comercial. En cada núcleo urbano destacó una o dos familias, pero su importancia radicaba no tanto en los negocios de transacción, sino en el poder que ejercían sobre sus hombres en la villa. Ese control político les permitió beneficiarse del comercio a su favor y es por esto por lo que varios miembros de esas familias destacaron en el ámbito del comercio marítimo.

Los cargos concejiles de las villas estaban copados por determinados linajes, esto cerró el acceso a los cargos a todos aquellos que no pertenecían a un linaje de la villa. En las villas cántabras podíamos encontrar diversas familias que destacaron como fueron, los linajes de los Escalante y los Calleja en Santander, los de La Obra/Pelegrines, los Villota y los Hoyo en Laredo, los Marroquines y los Amorós en Castro Urdiales y Corro de Arriba y de Abajo en San Vicente de la Barquera. Estos linajes mantuvieron el poder en sus villas finales del siglo XV¹⁰⁵. En la siguiente tabla podremos ver a los regidores de la villa de Laredo entre 1538 y 1541, años después del periodo que estamos tratando, pero aun así se percibe en el concejo de la villa a las mismas familias que se encuentran desempeñando el comercio a finales del siglo XV.

¹⁰⁴ BELLO LEÓN, Juan Manuel. *Extranjeros en Castilla, 1474-1501: notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*, Tenerife: Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad, 1994, p. 35.

¹⁰⁵ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Las neireidas..." *op. Cit.*, p. 53.

Relación de Regidores		
1538	Hernan Garcia del Hoyo Villota	Pedro Guitar
	Lope de la Torre	Arnao del Hoyo Somado
1539	Juan Cachopín	Diego del Hoyo
	Francisco Cachopín	Juan de Escalante Otañes
1540	Bachiller Pedro de las Llanderas	Bachiller Juan de Mori
	Rui Gonçales Cachopín	Pablo de Escalante
1541	Garçia de Escalante	Arnao del Hoyo Somado
	Juan del Hoyo Benero	Juan Guitar

Fig.5.1. Relación de Regidores del Concejo de Laredo entre 1538 y 1541. Fuente: CUÑAT CISCAR, Virginia M. “El concejo de Laredo: 1538-1553” en BARÓ PAZOS, Juan. SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*, Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, p. 248.

En las villas cántabras tuvieron un papel importante a finales del siglo XV los mercaderes. Comenzaremos hablando de los hombres importantes del comercio marítimo de la villa de Laredo. En Laredo, por ejemplo, encontramos algunos mercaderes que desempeñaron el comercio por toda Europa y llegaron incluso a residir en Inglaterra. Estos fueron Juan González de Escalante, Fernando García del Hoyo y su hijo Fernando del Hoyo¹⁰⁶;. Estos dos últimos destacaron debido a la importancia de la familia en la villa marinera de Laredo a finales del siglo XV.

¹⁰⁶ Una rama de los Escalante de Santander se fue a Burgos y fundó el linaje de lo Escalante de Laredo, en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Santander en la edad media. Patrimonio, parentesco y poder*, Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2002, pp. 255-256; CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento y apertura...” *op. Cit.*, p. 31.

Los Hoyo fue una de las familias más importantes junto a la de los Escalante no solo en Laredo, sino que también en otras villas cántabras. Los Hoyo mantuvieron una gran influencia sobre los Reyes Católicos. Consiguieron su poder y sus primeras riquezas gracias a las campañas militares que desempeñaron para los Reyes Católicos quienes les recompensaron. Además de Fernando García del Hoyo y su hijo Fernando del Hoyo, otros miembros de la familia desempeñaron funciones mercantiles. Los Hoyo tuvieron presencia incluso en tierras tan lejanas como Canarias donde el interés mercantil los llevó a las islas para comerciar con azúcar, un producto muy demandado en Amberes, Brujas y Londres¹⁰⁷. Pero de todos los miembros de la familia Hoyo destacó el nombrado anteriormente Fernando del Hoyo¹⁰⁸. Fernando del Hoyo con los datos que disponemos hasta ahora, parece que fue el mercader y maestre de nao más influyente de las Cuatro Villas a finales del siglo XV. Fue asiduo en los puertos más importantes de Europa, pero sobre todo visitó Inglaterra y los Países Bajos¹⁰⁹.

En Santander, además de las familias antes nombradas de los Escalante y los Calleja, también se encontraba otra importante familia dedicada al comercio: la de los Barcenilla. Sus labores comerciales no solo se centraron en el comercio marítimo, sino que también abarcaron otros campos del comercio. Esta familia tenía grandes extensiones de tierra en Maoño, Herrera y Candejo, además de una casa solar en Peñacastillo. Este interés por las extensiones de tierra que se situaban alrededor de Santander se debía a la producción de cereal de la que era deficitaria la villa santanderina; disponer de campos de cultivo como aquellos permitía cultivar grano y venderlo obteniendo altos beneficios en el mercado de la villa. Por esa circunstancia, el valor de estos campos se vio afectado por la especulación, pues su valor se incrementó notablemente con las crisis de subsistencia sobrevenidas a finales del siglo XV y principios del XVI.

Los grandes beneficios del cereal se obtenían mediante el comercio marítimo que también desempeñaron los miembros de este linaje santanderino. El linaje de los mercaderes de los Barcenilla, uno de los más importante de Santander a finales del siglo XV, encabezó el gobierno de la Puebla Nueva y llegó a ocupar importantes cargos en la administración,

¹⁰⁷ CASADO ALONSO, Hilario. "Crecimiento y apertura..." *op. Cit.*, pp. 49-52.

¹⁰⁸ AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier. "Marineros cantábricos..." *op. Cit.*, p. 39.

¹⁰⁹ FAGEL, Raymond. "Cornelis Deque..." *op. Cit.*, p. 244.

como por ejemplo en el Oficio de la Santa Inquisición, institución en la que varios miembros de la elite fueron inquisidores por delegación del inquisidor general Tomás de Torquemada. El personaje más ilustre de los Barcenilla a finales del siglo XV fue Sancho de Barcenilla, quien había conseguido una gran posición económica gracias al comercio, algo que le permitió obtener un mayor poder en la villa, por ejemplo se sabe que consiguió cargos concejiles¹¹⁰.

Muchos linajes de hidalguía rural se fueron uniendo a través de lazos matrimoniales con otras familias relevantes de las villas. Por ejemplo, en Santander los Pérez, los Vélaz, Fernández, los Obra y los Vidal, que habían conseguido preeminencia debido a su posición económica obtenida del comercio y la piratería, actividades que no abandonaron del todo para mantener una vida noble¹¹¹.

En la documentación que ha llegado hasta nuestros días hay muchos ejemplos de miembros de linajes importantes de las villas¹¹². Los linajes nobles rurales y también de las villas se nutrieron de nuevas familias de mercaderes que se integraran como fueron los Barcenilla, los Santiago, los Santa Clara, los Penagos, los Jarafe, etc¹¹³.

Otra de las familias importantes en Santander fue la Escalante, una de las más importante de la villa a lo largo de la Baja Edad Media. Fue un linaje que se dedicó al comercio marítimo, aunque también practicó otras actividades económicas. Existe constancia de varios miembros de esta familia que aparecen en la documentación como mercaderes o transportistas: uno de ellos fue Fernando Gutiérrez de Escalante, que en 1401 llegó a un acuerdo con Fernando Sánchez de Villasevil de Toranzo, de entregar por su parte 50 docenas de borne (hierro transformado) *naviego bueno e merchanete* por un total de 4.500 maravedís; a finales del siglo XV los Escalante siguieron teniendo un puesto importante en la villa de Santander aunque ya en este periodo aparecieron otros linajes que también se

¹¹⁰ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. "Santander y la construcción..." *op. Cit.*, p. 56.

¹¹¹ *Ibíd.*, p. 250.

¹¹² Un ejemplo es el de los Pámanes que contrataron a Alonso de la Huerta en 1470 para el transporte de pescado con destino al mercado castellano. En SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Santander en la edad media... op. Cit.*, p. 253.

¹¹³ *Ibíd.*, pp. 252-253.

dedicaban al comercio y que fueron entrando en el poder de la villa. Como consecuencia, se creó un conflicto entre linajes o bando por el poder concejil¹¹⁴.

Las elites de las Cuatro Villas necesitaron recurrir a los lazos matrimoniales para integrarse en la nobleza como antes hemos mencionado, y los Escalante también recurrieron a ello, consiguieron un rango de nobleza en el siglo XIV a través del clientelismo y el matrimonio¹¹⁵.

En San Vicente de la Barquera también hubo linajes que se dedicaron al comercio marítimo como fueron los Corro, Oreña, Caviades, Toranda, Castillo, Gayón, Vallines, Ferrera, Bravo y Carranzana¹¹⁶. En el comercio marítimo de la villa de San Vicente destacaron dos productos: el cereal y el pescado. El pescado y el cereal fueron productos muy generalizados que comerciaron con ellos todos los mercaderes de la villa. En cambio, el hierro fue un producto que comerciaron solo unos pocos mercaderes de la villa. Este comercio del hierro en San Vicente lo conocemos por los conflictos, y gracias a esto también conocemos a los mercaderes que lo realizaban a finales del siglo XV, como fueron Juan Gómez de Cosío¹¹⁷, pero sobre todo el más conocido debido a pertenecer a uno de los linajes poderosos de la villa como fue Juan González del Corro que comerció sobre todo con Inglaterra¹¹⁸.

6. CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo se ha ido aclarando algunas ideas acerca de los Mercaderes y los Transportistas de las Cuatro Villas de la Mar. Al comienzo del trabajo teníamos el objetivo de acercarnos a la labor y a los personajes que se encargaban del comercio marítimo en la costa norte de Castilla y más concretamente en las Cuatro Villas a

¹¹⁴ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. Santander en la edad media... op. Cit., pp. 247-253.

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 255.

¹¹⁶ SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. "San Vicente de la Barquera en la Edad Media: un puerto de vocación atlántica" en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel (Ed.). *San Vicente de la Barquera. 800 años de historia*, Santander: PubliCan, 2010, p. 135.

¹¹⁷ "Entre 1488 y 1500, Juan Mier, vecino del Valle de Cabuérniga, entabló un pleito contra Juan Gómez de Cosío, mercader de San Vicente de la Barquera, ya que le debía una gran suma de dinero 40.000 mrs. por ciertos quintales de hierro que le había entregado", en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. "San Vicente de la Barquera..." op. Cit., p. 157.

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 157.

finales del siglo XV. Además de aclarar ciertas ideas preliminares, hemos encontrado nuevos elementos importantes acerca de estos hombres que se dedicaban al comercio.

Partíamos de una hipótesis de partida de que los mercaderes y transportistas de la época eran iguales en todos los lugares y todos los reinos. Esto se desechó de inicio en las primeras lecturas realizadas, ya que pudimos ver como estos hombres dedicados al comercio marítimo no eran iguales, ni mucho menos en todos los lugares. Vemos cómo los mercaderes en Sevilla, Italia o Brujas tenían mucho poder, tanto económico como político. En cambio, cuando analizamos a los hombres dedicados al comercio marítimo de las Cuatro Villas, se muestran como personas que se dedicaban al comercio para sobrevivir y también facilitar a sus villas de ciertas mercancías necesarias para la vida de esas poblaciones y sus alrededores. Por lo tanto, nuestra primera conclusión es que se percibe una diferencia tanto económica como política entre el grueso de los mercaderes cántabros y los de otras ciudades más prosperas. Ello no quita para que ciertos mercaderes de las Cuatro Villas sí que tuvieran un cierto poder económico y político sobre los hombres de su propia villa como hemos visto en el último apartado.

Otra pregunta que nos hacíamos al iniciar el trabajo era si los mercaderes y transportistas de las Cuatro Villas eran distintas personas o la podía ser la misma. Tras varias lecturas hemos podido concluir que a finales del siglo XV nos encontramos con una economía en transformación hacia el capitalismo, por lo tanto, vemos cómo había personas que se dedicaban a las dos trabajos, siendo mercaderes y transportistas a la vez, pero también se percibe cómo las labores se fueron separando y cada vez se evidencia más claramente cierta especialidad en la que se distinguen hombres que solo eran mercaderes y otros que solo eran transportistas.

Además, nuestro estudio concluye con que había varios tipos de mercaderes. Por un lado, encontramos algunos que, debido a su posición económica favorable, no tenían la necesidad de viajar junto a la carga y podían delegar las negociaciones a los transportistas o a otras personas. También nos hemos encontrado que había mercaderes que, aun disfrutando de una buena posición económica, viajaban con las mercancías. La gran mayoría de los mercaderes en esta región tenían que viajar con la carga debido a que no tenían el dinero suficiente para confiar su mercancía a otros. Incluso para tener un menor riesgo la empresa cometida, se juntaban con otros mercaderes o con los transportistas

formando compañías. Esto último de unirse varios participantes en un negocio lo encontramos en todo tipo de mercaderes y en la mayoría de las empresas cometidas.

A la hora de estudiar a los mercaderes y a los transportistas también hemos visto necesario ver con qué tipo de productos comerciaban y donde realizaban el comercio. Se ha podido ver como los hombres de esta región tenían unas zonas con las que comerciaban más. Pudimos apreciar cómo los estos hombres tuvieron su rango de acción por el Atlántico desde un principio y, ya a finales del siglo XV, los vemos de forma más asidua por el Mediterráneo. En el Atlántico hemos visto como ciertos productos eran necesarios adquirirlos en ciertos lugares; es el ejemplo del pescado adquirido principalmente en Irlanda, Galicia y la Berbería; la sal que se traía de lugares como Francia y Galicia; o productos de primera necesidad como era el cereal, que se importaban desde Sevilla. Al estudiar los productos con los que comerciaban pudimos comprobar que la región de la actual Cantabria era una región deficitaria en cereal y en otros productos de primera necesidad, por lo que los mercaderes y transportistas de la región se convirtieron en piezas fundamentales para que las villas y sus alrededores pudiesen vivir.

De los puertos de esta región también hemos visto que se exportaron productos de gran importancia para la corona de Castilla, como la lana. Se partía de la hipótesis de que los mercaderes de la Cuatro Villas eran los encargados de la venta de este producto, pero hemos podido comprobar cómo los mercaderes burgaleses estaban por encima de estos, y eran los verdaderos comerciantes de este producto tan importante en la época para la corona.

Los mercaderes de la Cuatro Villas los hemos podido ver en diferentes puertos de Europa y de la Península, pero sobre todo lo que hemos podido apreciar es que los hombres de las Cuatro Villas que más destacaban en el exterior eran los transportistas. Estos se encargaban de llevar mercancías de diferentes puertos de toda Europa y de mercaderes de diferentes nacionalidades. Los transportistas cántabros y sus naves eran contratados en todos los puertos.

Por último, se hacía necesario comprobar qué hombres concretos desempeñaban estas funciones, y si había algunos que habían destacado por encima del resto. Debido a la falta de documentación esta operación es complicada, pero a través de la poca que hay, hemos

podido comprobar cómo había ciertas familias que se dedicaron al comercio y con el que prosperaron económicamente llegando incluso a unirse a otras familias nobles que buscaban riqueza y alcanzando por tanto el poder político de las villas. Pero también hemos visto cómo la mayoría de los hombres de las Cuatro Villas que se dedicaban al comercio eran mercaderes por necesidad, debido a las condiciones geográficas de la región y tenían que echarse al mar. Por ello, no todos los mercaderes eran grandes hombres con grandes fortunas como pensábamos de inicio.

7. BIBLIOGRAFÍA

- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Producción, abastecimiento y consumo de las villas medievales de la costa cantábrica: el caso de Castro Urdiales” en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús (eds.). *Alimentar la ciudad en la edad media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2009, pp. 369-386.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. *Las cuatro villas de la costa de la mar en la Edad Media: conflictos jurisdiccionales y comerciales*. ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (dirs.). Tesis doctoral, Universidad de Cantabria, 2013.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Los mercaderes de las Cuatro Villas: agraviantes y agraviados en torno a las relaciones comerciales de los puertos atlánticos (1479-1520)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, SICKING, Luis (eds.). *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, pp. 161-186.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Marineros cantábricos en el atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XVI)*, Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, 2016, pp. 33-45.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, Javier. “Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)” en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel (eds.). *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 137-162.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular” en *XXIX Semana de Estudios Medievales Las sociedades*

urbanas en la España Medieval, Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, 2003, pp. 195-242.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las actividades económicas de las villas medievales” en SUAREZ CORTINA, Manuel (dir.). *Historia de Cantabria. La Cantabria histórica y La Montaña*, Santander: Editorial Cantabria, 2007, pp. 209-216.

AZNAR VALLEJO, Eduardo. “Norma y conflicto en la navegación castellana bajomedieval” en *Espacio, tiempo y forma. revista de la Facultad de Geografía e Historia*, 3, UNED, 2018, pp. 45-67.

BELLO LEÓN, Juan Manuel. *Extranjeros en Castilla, 1474-1501: notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*, Tenerife: Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad, 1994.

BELLO LEÓN, Juan Manuel. “¿Quiénes era los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel; BOCHACA, Michel; AGUIAR ANDRADE, Amélia (eds.). *Gentes de Mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 249-274.

CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento económico, redes de comercio y fiscalidad en Castilla a fines de la edad media” en BONACHÍA HERNANDO, Juan; CARVAJAL DE LA VEGA, David (eds.) *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla. Siglo XV y XVI*, Valladolid: Castilla, 2012, pp. 17-35.

CASADO ALONSO, Hilario. “Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglo XV y XVI)” en CASADO ALONSO, Hilario. *Castillas y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, pp. 15-56.

CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento y apertura de nuevos horizontes económicos en la España de los Reyes Católicos: El ejemplo de Laredo”. *Anales de historia medieval de la Europa atlántica: AMEA: revista internacional de la Europa atlántica en la Edad Media*, 1, (2006), pp. 29-59.

- CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. “Comercio y hombres de negocios castellanos en tiempos de los Reyes católicos. Técnicas y aprendizaje” en CASADO ALONSO, Hilario; GARCÍA-BAQUERO, Antonio (eds.). *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007, pp. 251-277
- CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya: (1475-1492)*, Madrid: Universidad Autónoma, 1983.
- CUADRADO, Coral. LOPEZ, M.^a Dolores. “Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja edad Media” en CASADO ALONSO, Hilario (Ed). *Castillas y Europa. comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, pp. 115-154.
- CUÑAT CISCAR, Virginia M. “El concejo de Laredo: 1538-1553” en BARÓ PAZOS, Juan. SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*, Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, pp. 241-265.
- CONTAMINE, Philippe. *La economía medieval*, Madrid: Akal, 2000.
- DIEZ HERRERO, María del Carmen. “La Baja Edad Media” en GARCIA GUINEA, Miguel Ángel (dir.). *Historia de Cantabria. Prehistoria, edades Antigua y Media*, Santander: Estvdio, 1985, pp. 477-514
- FAGEL, Raymond. “Cornelis Deque, un mercader flamenco en la Castilla del siglo XV”, en CASADO ALONSO, Hilario (ed.) *Castilla y Europa. comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995, pp. 241-164.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa María. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña: Fundación "Pedro Barrie de la Maza", 1988.
- FERRER I MALLOL, María Teresa. “Notas sobre patrones y Mercaderes cántabros en el mediterráneo medieval” en ARIZAGA BOLUMBURRU Beatriz *et al.* (eds.). *Mundos medievales. Espacio, sociedad y poder*, Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, 2012, vol. II, pp. 1307-1319.

- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Historia de la Edad Media: una síntesis interpretativa*, Madrid: Alianza, 1999.
- GUINOT RODRIGUEZ, Enric. *La baja edad media en los siglos XIV-XV*, Madrid: Síntesis, 2003.
- LE GOFF, Jacques. *Mercaderes y banqueros de la Edad Media*, Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1982.
- OTTE, Enrique. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla: Universidad, 1996.
- RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. *Villas al mar. Ciudades medievales*, Cantabria: Asociación Tajamar, 2001.
- SERNA VALLEJO, Margarita. “Santander, sus navegantes y el derecho marítimo común europeo” en GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). *Santander como ciudad europea: una larga historia*, Santander: Fundación Santander 2016: PUBliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 68-91.
- SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Santander en la edad media. Patrimonio, parentesco y poder*, Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2002.
- SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander y la construcción de Europa: comercio y mercaderes en la Edad Media” en GÓMEZ OCHOA, Fidel (ed.). *Santander como ciudad europea: una larga historia*, Santander: Fundación Santander 2016: PUBliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 38-67.
- SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Las neireidas del norte: Puertos e identidad urbana en la fachada cantábrica entre los siglos XII-XV”. *Anales de la universidad de Alicante. Historia medieval*, 16, (2009-2010), pp. 39-61.
- SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. “San Vicente de la Barquera en la Edad Media: un puerto de vocación atlántica” en SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel (Ed.). *San Vicente de la Barquera. 800 años de historia*, Santander: PUBliCan, 2010, pp. 105-180.

SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Santander, puerto atlántico medieval” en GOMEZ OCHOA, Fidel (ed.) *Santander. Puerto, Historia, Territorio*, Santander: PubliCan, 2011, pp. 93-126.

SOLORZANO TELECHEA, Jesús Ángel. “Los extranjeros en las Villas Portuarias de la costa cantábrica en la Baja Edad Media”, en *Mundos medievales. Espacio, sociedades y poder*, II, Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, 2012, pp. 1933-1948.